

WO 01/25049 A1



En ce qui concerne les codes à deux lettres et autres abréviations, se référer aux "Notes explicatives relatives aux codes et abréviations" figurant au début de chaque numéro ordinaire de la Gazette du PCT.

(57) **Abrégé:** L'invention concerne un procédé de commande d'un véhicule hybride à transmission électrique de type série/parallèle, comprenant d'une part un moteur thermique et deux moteurs électriques avec un double train épicycloïdal, et d'autre part un calculateur électronique de commande, commandant chacun des trois moteurs en fonction de l'enfoncement de la pédale d'accélérateur par le conducteur, tel qu'il calcule les consignes de couples (T_{ME1}) du premier moteur électrique (ME_1) et (T_{ME2}) du deuxième moteur électrique (ME_2) en fonction des consignes finales de trois grandeurs, l'accélération (dN_{MT}/dt)_f et le couple (T_{MT})_f du moteur thermique (1) et le couple à la roue (T_{roue})_f, définies entre des bornes minimale et maximale calculées pour respecter les limites des moteurs et de la batterie en puissance, en couple, en vitesse minimale et maximale.

PROCEDE DE COMMANDE D'UN VEHICULE HYBRIDE

L'invention concerne un procédé de commande d'un véhicule hybride à transmission électrique, de type série/parallèle, comprenant un moteur thermique et deux moteurs électriques qui entraînent les roues par un double train épicycloïdal plus particulièrement.

Un véhicule automobile de type hybride parallèle/série comprend au moins deux sources d'énergie, soit le carburant primaire - essence ou gasoil - qui alimente le moteur thermique et l'électricité qui alimente les deux moteurs électriques. Le dispositif de transmission mécanique de la puissance aux roues permet d'offrir la fonction série, c'est à dire que seuls les moteurs électriques fournissent la puissance aux roues, ainsi que la fonction parallèle pour laquelle les puissances mécaniques du moteur thermique et des moteurs électriques sont sommées au niveau des roues du véhicule. Dans le cas d'un véhicule hybride double différentiel, la transmission mécanique de puissance est réalisée par un double train épicycloïdal, c'est à dire constitué de deux trains épicycloïdaux reliés par une ou plusieurs liaisons.

L'architecture d'un véhicule hybride double différentiel est complexe et nécessite un système de commande électronique qui tient compte des rapports et des interactions entre les différents composants pour exploiter toutes les fonctionnalités et éviter de mettre en défaut le système.

30

Actuellement, il existe différentes architectures hybrides simples différentielles, mettant en jeu un

train épicycloïdal, deux machines électriques et un moteur thermique. Le brevet français N° 2 679 839 déposé au nom de JEUMONT SCHNEIDER propose un système dont l'arbre de sortie est lié au porte-satellite du train épicycloïdal, la couronne à un premier moteur électrique et le planétaire au moteur thermique. Entre le train épicycloïdal et le moteur thermique est monté le second moteur électrique qui fonctionne en alternateur. La commande de ce système est destinée à contrôler la vitesse de l'arbre de sortie. Pour cela, la commande fixe la valeur du régime du moteur thermique et fait varier la vitesse de l'arbre de sortie par le moteur électrique placé sur la couronne du train épicycloïdal. Le régime du moteur thermique est fixe tant que la vitesse du véhicule n'implique pas un surrégime du moteur électrique placé sous la couronne, sinon lorsque celui-ci atteint sa vitesse butée, le régime du moteur thermique est alors changé. La commande ne permet qu'un asservissement en vitesse sans régulation possible du couple de sortie.

Une solution aux problèmes posés par les dispositifs existants à un train épicycloïdal est proposé dans la demande de brevet français N° 98 00795, déposée au nom de RENAULT, qui concerne un groupe motopropulseur hybride comportant un double train épicycloïdal. Cette architecture à double différentiel présente des différences notoires avec l'architecture à simple différentiel. En particulier, si sur le simple différentiel, le moteur électrique ME₂ monté sur la couronne transmet directement son couple aux roues, sans rapport de démultiplication, ce qui entraîne un dimensionnement élevé du moteur, dans le double différentiel, ce moteur ME₂ est découplé des roues par l'intermédiaire du second train épicycloïdal. L'autre

liaison nécessaire entre les deux trains est celle qui relie les planétaires : le moteur électrique ME_1 qui est solidaire du planétaire du train épicycloïdal dans le cas du simple différentiel, est solidaire des deux trains épicycloïdaux par l'intermédiaire de leurs planétaires rigidement liés dans le cas du double différentiel. De plus, la commande d'un système à double différentiel ne découle pas de celle d'un simple différentiel car il existe des interactions plus complexes entre les composants. Dans le cas d'un simple différentiel, le régime du moteur thermique ne dépend que de ce moteur et du moteur électrique ME_1 , monté sur le planétaire du train qui sert à asservir le régime pendant que le second moteur électrique ME_2 complète le couple fourni par la couronne pour satisfaire le couple à la roue demandé par le conducteur. Il est possible de déterminer séquentiellement les couples des deux moteurs électriques qui agissent séparément sur les deux consignes à atteindre. Par contre, dans le cas d'un double différentiel, le régime du moteur thermique dépend des couples des trois moteurs et il devient impossible de contrôler le régime du moteur thermique et le couple à la roue du double différentiel par un calcul séquentiel des couples des deux moteurs électriques.

Il est également nécessaire d'établir les bornes maximales et minimales de l'accélération du moteur thermique et du couple à la roue réalisables en fonction des limites des composants et de l'état instantané du système, ce que ne prévoit pas la commande d'un simple différentiel.

Or cette architecture hybride à double différentiel a pour avantage, entre autres, d'apporter un rapport de

réduction supplémentaire entre le moteur électrique placé en parallèle et les roues, donc de transmettre à la roue un couple supérieur. Sa commande, plus complexe que celle d'un système simple différentiel, réalise les objectifs suivants :

- satisfaire la demande du conducteur, que ce soit en couple, en accélération, en puissance ou en vitesse des roues ;
- contrôler les états internes du système, en particulier les transmissions, par exemple les vitesses des trois moteurs ;
- optimiser la consommation en carburant et les émissions de polluants ;
- gérer les limites composants, telles que les couples, vitesses, puissances minimales et maximales, tension, intensité, température des moteurs électriques et thermique, puissance minimale et maximale de charge et de décharge de la batterie.

20

Pour cela, l'invention concerne un procédé de commande d'un véhicule hybride à transmission électrique de type série/parallèle, comprenant d'une part un moteur thermique et deux moteurs électriques alimentés par une batterie et qui entraînent les roues d'un véhicule par un double train épicycloïdal, et d'autre part, un calculateur électronique de commande qui est relié à chacun des trois moteurs par leurs circuits de commande respectifs et à la batterie par son circuit gestionnaire et qui les commande en fonction de l'enfoncement de la pédale d'accélérateur par le conducteur, caractérisé en ce qu'il calcule les consignes de couples T_{ME1} du premier moteur électrique ME_1 et T_{ME2} du deuxième moteur électrique ME_2 en fonction des consignes finales de trois grandeurs,

35

l'accélération $(dN_{MT}/dt)_f$ et le couple $(T_{MT})_f$ du moteur thermique et le couple à la roue $(T_{roue})_f$, définies entre des bornes minimale et maximale calculées pour respecter les limites des moteurs et de la batterie en
5 puissance, en couple, en vitesse minimale et maximale.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention apparaîtront à la lecture de la description d'un exemple de mise en oeuvre du procédé de commande,
10 illustrée par les figures suivantes qui sont :

- la figure 1 : un schéma de principe d'un dispositif de transmission dans un véhicule hybride série/parallèle à double train épicycloïdal ;
- la figure 2 : un schéma électronique
15 représentatif d'un exemple de procédé de commande selon l'invention.

Selon la figure 1, l'architecture du dispositif de transmission mécanique de la puissance aux roues, dans
20 un véhicule hybride de type série/parallèle, comprend un moteur thermique 1 à combustion interne alimenté par un réservoir de carburant, deux moteurs électriques ME_1 et ME_2 , reliés à une batterie 4 ou accumulateur et un double train épicycloïdal 5.

25 Le moteur thermique 1 est lié au porte-satellite PS_6 du premier train 6. Un premier moteur électrique ME_1 est lié au planétaire P_6 du premier train épicycloïdal 6 d'une part, et au planétaire P_7 du second train 7
30 d'autre part.

Le second moteur électrique ME_2 est lié à la couronne C_7 du second train 7, et le porte-satellite PS_7 du second train 7 est lié à la couronne C_6 du premier train 6,

6

qui entraîne les roues 8 par l'intermédiaire de l'arbre de sortie 9.

Les moteurs électriques ME_1 et ME_2 et leur circuit
5 électronique de puissance associé sont équipés chacun
d'un circuit électronique de commande 11 et 12
respectivement, leur permettant de fonctionner dans les
quatre quadrants en commande de couple, courant et
vitesse. Le moteur thermique 1 est associé à un circuit
10 10 de commande en couple, ou en angle d'ouverture du
papillon par exemple.

Un calculateur électronique de commande 13, de type
superviseur, reçoit des informations des différents
15 organes du véhicule, comme le moteur thermique 1, et
les deux moteurs électriques ME_1 et ME_2 par
l'intermédiaire de leurs circuits de commande
respectifs, et du circuit gestionnaire 14 de la
batterie 4. De plus, il tient compte de la demande du
20 conducteur définie par l'enfoncement de la pédale
d'accélérateur 15 et par le sélecteur manuel 16 de mode
thermique, hybride ou électrique. La position de la
pédale traduit une demande de couple à appliquer sur
les roues pour satisfaire la demande de vitesse
25 exprimée par le conducteur.

Selon une variante de réalisation, l'arbre 17 du moteur
thermique peut être relié à une roue libre 18,
permettant, en mode tout électrique, d'utiliser les
30 deux moteurs électriques afin de satisfaire le couple
demandé par le conducteur, tout en optimisant le
rendement de la chaîne de traction. Il n'est plus
nécessaire alors d'asservir le moteur thermique à un
régime nul, et on bénéficie de plus, du couple réactif
35 de la roue libre.

L'objet de l'invention est un procédé de commande d'un véhicule hybride selon cette architecture relativement complexe, prenant en compte les interactions entre les différentes composants . Il calcule le couple de chacun des deux moteurs électriques à partir du couple à la roue demandé par le conducteur et des consignes de régime et de couple du moteur thermique. Les deux consignes sont déterminées à partir de la vitesse des roues mesurée, du couple demandé à la roue et l'état de charge de la batterie, dans le but d'optimiser le rendement global de la chaîne de traction du véhicule, et de minimiser la consommation de carburants et l'émission de polluants.

15

Un exemple de procédé de commande selon l'invention est représenté sur la figure 2, dans lequel est privilégiée la consigne de régime du moteur thermique sur celle du couple demandé à la roue.

20

La première étape e_1 du procédé consiste à établir les tables de lois de gestion de l'énergie, qui vont définir la consigne du régime ainsi que celle du couple du moteur thermique afin de satisfaire le couple demandé à la roue par le conducteur, de minimiser la consommation de carburant et d'électricité et de décharger ou recharger la batterie en fonction de l'état de charge. La demande du conducteur concernant le couple à la roue est interprétée à partir de la position de la pédale d'accélérateur.

30

"

Ces tables de lois sont prédéterminées en fonction de l'état du véhicule, défini par la vitesse V_v du véhicule, le couple à la roue T_{roue} demandé par le conducteur, l'état de la batterie et les couples

35

minimal et maximal de chaque moteur électrique T_{ME1} et T_{ME2} . L'état de la batterie comprend l'état de charge SOC, la température, l'intensité du courant débité, la tension de sortie et les puissances minimales et maximales obtenues.

A partir de ces informations, le véhicule peut fonctionner selon différents modes :

- en mode tout électrique, si le moteur thermique est éteint, le véhicule étant mû uniquement grâce à l'énergie électrique ;
- en mode hybride avec boost électrique quand la batterie fournit l'énergie électrique par l'intermédiaire d'un ou des deux moteurs électriques et donc qu'elle se décharge ;
- en mode hybride avec recharge de la batterie grâce au moteur thermique en marche qui fournit de l'énergie au système ;
- en mode tout thermique quand la puissance de la batterie est nulle.

Le mode de fonctionnement étant ainsi déterminé par l'état du véhicule ou par sélection manuelle, les tables de lois de gestion de l'énergie définissent le régime N_{MT} et le couple T_{MT} du moteur thermique.

D'autre part, elles tiennent compte de la puissance demandée P_{roue} à la roue pour en déduire la puissance de la batterie, par différence entre cette puissance à la roue et la puissance du moteur thermique, au rendement près. En mode hybride et fonctionnement normal, la consigne de la puissance de la batterie est négative pour de faibles puissances à la roue, ce qui permet au moteur thermique de fonctionner à un point de bon rendement. Lorsque la puissance demandée à la roue est

élevée, la batterie ajoute sa puissance à celle du moteur thermique et donc se décharge. Lorsque cette puissance à la roue P_{roue} est dans la zone des valeurs moyennes, la batterie ne débite ni ne reçoit de
5 courant. Une telle table de gestion de l'énergie permet, en circuit urbain, de rester à l'état de charge constant relativement. Dans le cas où la charge de la batterie devient inférieure à sa valeur définie, la puissance de recharge sera augmentée pendant que la
10 puissance de décharge sera diminuée. Ces variations seront inversées quand l'état de charge est trop élevé.

Ainsi, la consigne de la puissance de la batterie est fournie dans une table de gestion de l'énergie dont les
15 entrées sont la puissance à la roue et l'état de charge.

La deuxième étape e_2 consiste à déterminer les bornes minimale $(N_{MT})_{min}$ et maximale $(N_{MT})_{max}$ du régime N_{MT} du
20 moteur thermique. En raison de l'interdépendance des régimes des différents composants liés au double train épicycloïdal par la formule de Willis, les quatre vitesses respectivement des roues, des deux moteurs électriques et du moteur thermique sont liées par deux
25 équations, donc seules deux vitesses sont indépendantes l'une de l'autre. Ainsi, pour une vitesse de roue donnée, le régime de consigne du moteur thermique est limité par les vitesses minimales et maximales des deux moteurs électriques ME_1 et ME_2 .

30

Simultanément, une troisième étape e_3 calcule les limites admissibles des composants que sont le moteur thermique, les deux moteurs électriques et la batterie. Il existe deux types de changements de limitations des
35 composants : d'une part, ceux qui sont liés à une

10

défaillance du composant, en cas de surchauffe par exemple, de sorte que les limites de puissance, de couple, ou les vitesses minimale et maximale du composant peuvent être changées sur une échelle de
5 temps généralement longue. D'autre part, les changements dus aux limitations de couple disponible en sortie de chacun des trois moteurs électriques et thermique en fonction de leur régime instantané, qui peuvent être beaucoup plus rapides. Les limites sont
10 recalculées à chaque instant.

En cas de défaillance, les limites des composants admissibles peuvent être calculées soit directement au niveau du superviseur, soit au niveau du composant lui-même et dans ce cas, l'information doit remonter au
15 superviseur. Cette étape de gestion des limites contribue notablement à la robustesse de la commande. Il ne modifie pas séquentiellement l'un ou l'autre des couples moteurs pour satisfaire les consignes
20 demandées, mais simultanément, lorsque les limites des composants sont atteintes. Il est ainsi possible de corriger la commande en couple si le composant voisin est saturé, afin de satisfaire les différents critères.

25 Ainsi, cette troisième étape e_3 part du régime instantané N_{MT} du moteur thermique, et des régimes instantanés N_{ME1} et N_{ME2} des moteurs électriques d'une part et des informations sur les composants soit l'état général de la batterie et pour chacun des moteurs la
30 température θ , notamment celle du moteur thermique pour optimiser son fonctionnement et réduire les émissions polluantes, les valeurs minimales et maximales P_{min} et P_{max} de la puissance, T_{min} et T_{max} du couple et N_{min} et N_{max} du régime d'autre part. Cette étape délivre les limites
35 des composants soit les bornes minimales et maximales

11

de la puissance de la batterie P_{bat} , de la puissance des moteurs électriques P_{ME1} et P_{ME2} , du couple de ces deux moteurs T_{ME1} et T_{ME2} et du couple du moteur thermique T_{MT} .

5 La quatrième étape e_4 permet la détermination des consignes de couple $(T_{MT})_c$ et de régime $(N_{MT})_c$ du moteur thermique à partir du couple T_{MT} et du régime N_{MT} déterminés par la table de gestion de l'énergie, à l'étape e_1 , qui fournit le point de meilleur
10 fonctionnement à puissance fixée. Si la vitesse du moteur obtenue dépasse les bornes autorisées par les formules de WILLIS à l'étape e_2 , les consignes de régime, et en conséquence de couple, du moteur thermique sont alors corrigées. La puissance du moteur
15 thermique est directement issue de la différence entre la puissance de la batterie et celle des roues.

A partir de l'asservissement du régime N_{MT} du moteur thermique à sa valeur de consigne $(N_{MT})_c$ définie à
20 l'étape précédente, l'étape e_5 calcule la consigne d'accélération $(dN_{MT}/dt)_c$ du moteur thermique.

Cet asservissement est réalisé par un correcteur Proportionnel Intégral PI ou un contrôleur à modèle
25 interne par exemple.

La détermination de la consigne finale de cette accélération sera faite après calcul de ses limites supérieure et inférieure, à l'étape suivante e_6 ,
30 réalisé à partir des limites des composants calculées à l'étape e_3 . Pour cela, l'accélération du moteur thermique dN_{MT}/dt est définie par l'équation suivante
 E_1 :

35 $(E_1) \quad dN_{MT}/dt = a \cdot T_{MT} + b \cdot T_{ME1} + c \cdot T_{ME2}$

qui traduit sa dépendance aux liaisons mécaniques entre les trois moteurs et entre les trains qui les relie, ainsi qu'à leur dimensionnement. Les coefficients a , b et c sont des paramètres qui dépendent du dimensionnement de la chaîne de traction, soit les raisons des trains épicycloïdaux, les rapports de réduction et les inerties des moteurs thermique et électriques.

10

Cette prise en compte simultanée des couples de tous les moteurs, thermique et électriques, pour satisfaire la consigne est nécessaire dans le cas du double différentiel, car le régime du moteur thermique dépend précisément de ces couples. Sans le nouveau dispositif de commande selon l'invention, on peut enregistrer des sursrégimes sur le double différentiel en prenant en compte les limites des composants.

20 Après cette étape e_6 de calcul des bornes maximale $(dN_{MT}/dt)_{\max}$ et minimale $(dN_{MT}/dt)_{\min}$ de l'accélération du moteur thermique, l'étape suivante e_7 sélectionne la consigne finale d'accélération $(dN_{MT}/dt)_f$ qui est contenue dans les limites accessibles et est la plus proche de la consigne d'accélération initiale.

Comme précédemment, le procédé réalise une étape e_8 de saturation de la demande en couple à la roue en fonction des limites des organes, grâce à un algorithme de recherche des bornes minimale $(T_{roue})_{\min}$ et maximale $(T_{roue})_{\max}$, qui fonctionne quelles que soient les limites des composants, par résolutions successives de systèmes d'équations de manière analytique. Cet algorithme est donc facilement codable dans un calculateur embarqué et permet d'éviter des pertes de couple à la roue et des

35

13

oscillations. Etant donné que les couples des moteurs ont une répercussion à la fois sur l'accélération du moteur thermique et le couple à la roue, ce dernier est calculé à partir d'une accélération désirée, définie à l'étape e₇.

Les bornes extrêmes du couple à la roue sont définies par l'équation suivante E₂ :

$$(E_2) \quad T_{roue} = \alpha * T_{MT} + \beta * T_{ME1} + \gamma * T_{ME2}$$

les coefficients α , β et γ étant des paramètres de même nature que les coefficients a, b et c de l'équation E₁ précédente.

L'étape suivante e₈ détermine la consigne $(T_{roue})_f$ finale de ce couple à la roue en sélectionnant celui qui est le plus proche du couple demandé initialement.

Cette consigne peut être modifiée tout en restant admissible, c'est-à-dire en assurant une accélération ou une décélération minimale à assurer, afin de mieux répondre à la demande de couple à la roue.

Connaissant le couple à la roue $(T_{roue})_f$ par l'étape e₈, et l'accélération du moteur thermique $(dN_{MT}/dt)_f$ par l'étape e₇, demandés, le procédé détermine à l'étape e₁₀ la borne minimale $(T_{MT})_{min}$ et la borne maximale $(T_{MT})_{max}$ admissibles sur le couple du moteur thermique en fonction des limites des composants, définies à l'étape e₃.

"

L'étape e₁₁ suivante sélectionne le couple final du moteur thermique $(T_{MT})_f$ le plus proche du couple initialement calculé à l'étape e₄.

35

Le but du procédé de commande étant de calculer les consignes en couple des deux moteurs électriques ME_1 et ME_2 à partir du couple $(T_{MT})_f$ du moteur thermique, de son accélération $(dN_{MT}/dt)_f$ désirée et de la consigne de couple à la roue $(T_{roue})_f$, ces trois données étant déterminées à ce stade du procédé, la dernière étape e_{12} doit résoudre un système de deux équations linéaires à deux inconnues qui sont les couples des deux moteurs électriques du véhicule. Les valeurs qui sont alors calculées vérifient toutes les contraintes sur les composants car les consignes sélectionnées pour leur calcul font partie du domaine accessible par le système de commande.

Dans cet exemple de déroulement du procédé de commande d'un véhicule hybride où la consigne du régime du moteur thermique a été privilégiée sur celle du couple à la roue, l'ordre de détermination des limites consiste à déterminer en premier les bornes de l'accélération du moteur thermique, qui est alors fixée, puis les bornes du couple à la roue. Cet ordre, correspondant à une hiérarchisation particulière des priorités de commande, peut être modifié, en particulier en privilégiant le couple à la roue sur l'accélération du moteur thermique ou en privilégiant le couple du moteur thermique sur son accélération et sur le couple à la roue. Il est également possible de trouver un compromis entre les deux objectifs, afin d'assurer un régime suffisant pour le moteur thermique, tout en évitant des trous de couple lors d'accélérations ou de décélérations fortes du régime de cet arbre.

Grâce au procédé de commande selon l'invention, le véhicule hybride peut rouler selon différentes phases.

Notamment, en mode de fonctionnement hybride avec recharge lors d'une phase de traction, le moteur thermique est en marche et fournit de l'énergie au système qui sert à entraîner les roues et/ou recharger
5 le stock d'énergie électrique de la batterie. Cette dernière peut également fournir de l'énergie, par l'intermédiaire d'un ou des deux moteurs électriques, en mode hybride avec boost électrique.

10 Lorsque le moteur thermique ne fonctionne pas, en mode tout électrique, le véhicule se déplace grâce à l'énergie électrique seule et on asservit alors le régime du moteur thermique à une valeur nulle dans les différentes étapes du procédé précédemment décrit.

15

Le véhicule passe en phase de freinage régénératif sur un lâcher de pédale d'accélérateur, c'est-à-dire qu'une partie de l'énergie disponible aux roues est réinjectée sous forme électrique dans la batterie. Si le moteur
20 thermique est en marche, il est alors amené à son régime minimal, qui dépend entre autres de la vitesse du véhicule par les diagrammes de RAVIGNEAUX, qui sont fonction des régimes limites des moteurs électriques. Ce régime minimal peut être très supérieur à zéro.

25

A propos de la logique de démarrage, comme d'arrêt du moteur thermique, à condition de changer les seuils, le démarrage est décidé notamment :

- sur détection du couple demandé à la roue et de la
30 vitesse du véhicule et d'un état de la batterie insatisfaisant, c'est-à-dire en état de charge faible avec une température élevée, une tension faible, une intensité électrique forte ou une puissance insuffisante. Dans ce cas, il ne faut
35 plus décharger la batterie et le moteur thermique

16

ainsi en marche pourra éventuellement recharger la batterie,

- sur détection d'un seuil de vitesse véhicule au-delà duquel la dépendance entre régimes des différents moteurs, liés par le double train épicycloïdal, oblige à démarrer le moteur thermique qui est limité par une vitesse minimale de façon à ce que les moteurs électriques ne soient pas en sursrégimes. De plus, ce seuil de vitesse peut varier avec d'autres critères, comme l'état de la batterie ou le couple demandé à la roue.

Dans le procédé de commande qui vient d'être décrit, les critères ont été hiérarchisés dans l'ordre suivant :

- accélération du moteur thermique,
 - couple à la roue,
 - couple du moteur thermique.
- Cet ordre peut être modifié et privilégier la réalisation du couple du moteur thermique issu des tables de lois de gestion de l'énergie, puis l'asservissement du moteur thermique et le couple à la roue.

Il est également possible de regrouper plusieurs critères en un seul.

Les critères ou leurs variations peuvent être saturés de manière à éviter de trop fortes variations du couple du moteur thermique, ou pour obtenir une variation de couple à la roue de même signe que celle demandée par le conducteur, ou encore pour assurer une accélération minimale du régime du moteur thermique.

L'intérêt de ce procédé de commande selon l'invention est qu'il permet de répondre aux différents critères quel que soit leur ordre de hiérarchisation ou leurs valeurs limites à respecter impérativement.

5

Il suffit pour cela d'inverser l'ordre des étapes, par exemple réaliser l'étape e_5 de calcul des limites du couple à la roue T_{roue} avec l'étape e_6 de calcul des limites de l'accélération dN_{MT}/dt , ou bien d'imposer
10 une valeur limite de critère, par exemple $(dN_{MT}/dt)_{min}$ pour la détermination du couple à la roue T_{roue} .

R E V E N D I C A T I O N S

1. Procédé de commande d'un véhicule hybride à transmission électrique de type série/parallèle, comprenant d'une part un moteur thermique et deux moteurs électriques alimentés par une batterie et qui
5 entraînent les roues d'un véhicule par un double train épicycloïdal, et d'autre part, un calculateur électronique de commande qui est relié à chacun des trois moteurs par leurs circuits de commande respectifs et à la batterie par son circuit gestionnaire et qui
10 les commande en fonction de l'enfoncement de la pédale d'accélérateur par le conducteur, caractérisé en ce qu'il calcule les consignes de couples (T_{ME1}) du premier moteur électrique (ME_1) et (T_{ME2}) du deuxième moteur électrique (ME_2) en fonction des consignes finales de
15 trois grandeurs, l'accélération $(dN_{MT}/dt)_f$ et le couple $(T_{MT})_f$ du moteur thermique (1) et le couple à la roue $(T_{roue})_f$, définies entre des bornes minimale et maximale calculées pour respecter les limites des moteurs et de la batterie en puissance, en couple, en vitesse
20 minimale et maximale.

2. Procédé de commande d'un véhicule hybride selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comporte une première phase de détermination des consignes du régime
25 $(N_{MT})_c$ et du couple $(T_{MT})_c$ à partir de tables de gestion de l'énergie recevant en entrée la vitesse (V_v) du véhicule, le couple (T_{roue}) à la roue et l'état de charge (SOC) de la batterie (4) et fournissant le meilleur point de fonctionnement à puissance fixée,
30 entre deux bornes minimale et maximale définies par les vitesses minimales et maximales des deux moteurs électriques (ME_1 et ME_2).

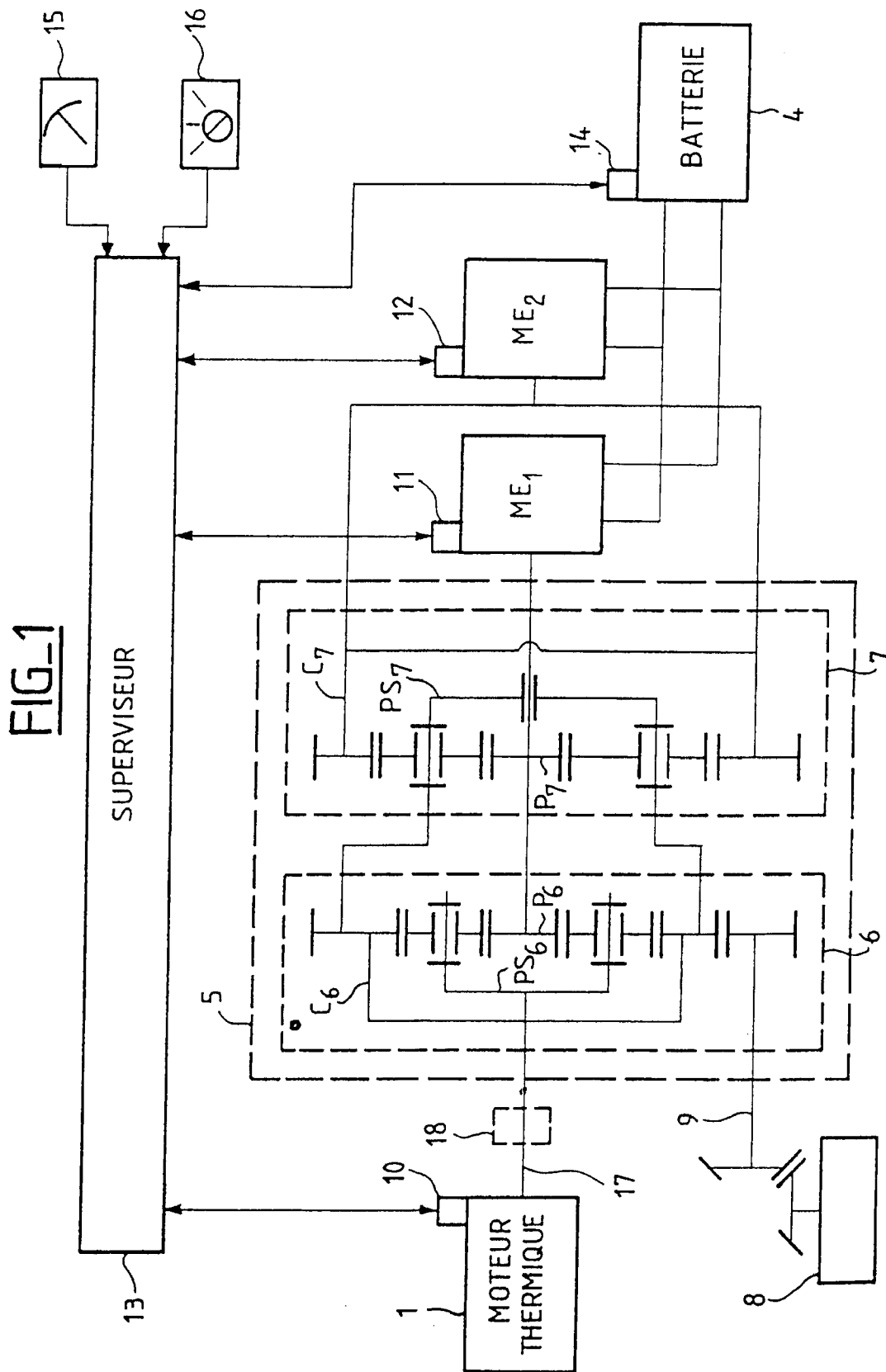
3. Procédé de commande d'un véhicule hybride selon la revendication 1, caractérisé en ce qu'il comporte une deuxième phase de saturation de chacune des trois grandeurs de consigne, l'accélération (dN_{MT}/dt) et le couple (T_{MT}) du moteur thermique et le couple à la roue (T_{roue}), en fonction desquelles est effectué le calcul des consignes de couples (T_{ME1}) et (T_{ME2}) des deux moteurs électriques, par un algorithme de recherche des bornes minimale et maximale en fonction des limites des composants, moteurs et batterie, suivie d'une troisième phase de détermination de la valeur de consigne finale de chacune de ces trois grandeurs contenue entre lesdites bornes et la plus proche de la consigne initiale.

4. Procédé de commande d'un véhicule hybride selon la revendication 2, caractérisé en ce que la première phase de détermination des consignes du régime (N_{MT})_c et du couple (T_{MT})_c comporte une étape (e_1) d'établissement des tables de gestion de l'énergie à partir de la vitesse du véhicule (V_v), du couple à la roue (T_{roue}) demandé par le conducteur selon l'enfoncement de la pédale d'accélérateur, et de l'état de charge (SOC) de la batterie, qui délivrent le couple (T_{MT}) et le régime (N_{MT}) du moteur thermique, afin d'optimiser un critère de rendement global du véhicule.

5. Procédé de commande d'un véhicule hybride selon la revendication 2, caractérisé en ce que les bornes minimale (N_{MT})_{min} et maximale (N_{MT})_{max} du régime du moteur thermique sont déterminés en fonction des vitesses minimales et maximales des deux moteurs électriques (ME_1 et ME_2) pour une vitesse de roue donnée, par la formule de WILLIS, traduisant l'interdépendance des

régimes du moteur thermique, des deux moteurs électriques et des roues, liés au double train épicycloïdal.

- 5 6. Procédé de commande d'un véhicule hybride selon la revendication 3, caractérisé en ce que l'étape (e₃) de calcul des limites admissibles des composants prend comme information d'entrée d'une part le régime (N_{MT}) du moteur thermique, et les régimes (N_{ME1} et N_{ME2}) des
10 deux moteurs électriques et d'autre part des informations sur les composants soit l'état de charge (SOC) de la batterie, la température d'eau (T) du moteur thermique, des valeurs minimales et maximales (P_{min}) et (P_{max}) de la puissance à la roue, (T_{min}) et (T_{max})
15 du couple à la roue et (N_{min}) et (N_{max}) du régime du moteur thermique, et délivre les bornes minimales et maximales de la puissance de la batterie (P_{bat}), de la puissance (P_{ME1}) et (P_{ME2}) et du couple (T_{ME1}) et (T_{ME2}) des moteurs électriques et du couple du moteur thermique
20 (T_{MT}).



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Internat. Application No

PCT/FR 00/02697

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
IPC 7 B60L11/12 B60L15/20

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B60L

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

WPI Data, PAJ, EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	FR 2 774 040 A (RENAULT) 30 July 1999 (1999-07-30) cited in the application abstract; claims 1-13 ---	1
Y	US 5 959 420 A (BOBERG EVAN S ET AL) 28 September 1999 (1999-09-28) abstract; figures 1,3 ---	1
A	---	2
A	EP 0 830 968 A (SMH MANAGEMENT SERVICES AG) 25 March 1998 (1998-03-25) the whole document ---	1
A	DE 197 45 849 A (BOSCH GMBH ROBERT) 22 April 1999 (1999-04-22) the whole document ---	1
	-/--	



Further documents are listed in the continuation of box C.



Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents:

A document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance

E earlier document but published on or after the international filing date

L document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)

O document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means

P document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

T later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention

X document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone

Y document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.

G document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

6 December 2000

Date of mailing of the international search report

12/12/2000

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl.
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Beyer, F

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/FR 00/02697

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	EP 0 781 680 A (DENSO CORP) 2 July 1997 (1997-07-02) abstract; figure 1 ----	1
A	FR 2 679 839 A (JEUMONT SCHNEIDER IND) 5 February 1993 (1993-02-05) cited in the application abstract; figure 2 -----	1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/FR 00/02697

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
FR 2774040 A	30-07-1999	EP 1051308 A WO 9937496 A	15-11-2000 29-07-1999
US 5959420 A	28-09-1999	NONE	
EP 0830968 A	25-03-1998	AU 3678497 A BR 9704739 A JP 10115240 A US 5927416 A	26-03-1998 29-12-1998 06-05-1998 27-07-1999
DE 19745849 A	22-04-1999	WO 9921261 A EP 0944946 A	29-04-1999 29-09-1999
EP 0781680 A	02-07-1997	JP 9203332 A US 5789881 A	05-08-1997 04-08-1998
FR 2679839 A	05-02-1993	NONE	

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale No
PCT/FR 00/02697

A. CLASSEMENT DE L'OBJET DE LA DEMANDE CIB 7 B60L11/12 B60L15/20		
Selon la classification internationale des brevets (CIB) ou à la fois selon la classification nationale et la CIB		
B. DOMAINES SUR LESQUELS LA RECHERCHE A PORTE		
Documentation minimale consultée (système de classification suivi des symboles de classement) CIB 7 B60L		
Documentation consultée autre que la documentation minimale dans la mesure où ces documents relèvent des domaines sur lesquels a porté la recherche		
Base de données électronique consultée au cours de la recherche internationale (nom de la base de données, et si réalisable, termes de recherche utilisés) WPI Data, PAJ, EPO-Internal		
C. DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		
Catégorie *	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
Y	FR 2 774 040 A (RENAULT) 30 juillet 1999 (1999-07-30) cité dans la demande abrégé; revendications 1-13 ----	1
Y	US 5 959 420 A (BOBERG EVAN S ET AL) 28 septembre 1999 (1999-09-28) abrégé; figures 1,3 ----	1
A		2
A	EP 0 830 968 A (SMH MANAGEMENT SERVICES AG) 25 mars 1998 (1998-03-25) le document en entier ----	1
A	DE 197 45 849 A (BOSCH GMBH ROBERT) 22 avril 1999 (1999-04-22) le document en entier ----	1
-/--		
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <input checked="" type="checkbox"/> Voir la suite du cadre C pour la fin de la liste des documents <input checked="" type="checkbox"/> Les documents de familles de brevets sont indiqués en annexe </div>		
* Catégories spéciales de documents cités:		
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>*A* document définissant l'état général de la technique, non considéré comme particulièrement pertinent</p> <p>*E* document antérieur, mais publié à la date de dépôt international ou après cette date</p> <p>*L* document pouvant jeter un doute sur une revendication de priorité ou cité pour déterminer la date de publication d'une autre citation ou pour une raison spéciale (telle qu'indiquée)</p> <p>*O* document se référant à une divulgation orale, à un usage, à une exposition ou tous autres moyens</p> <p>*P* document publié avant la date de dépôt international, mais postérieurement à la date de priorité revendiquée</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>*T* document ultérieur publié après la date de dépôt international ou la date de priorité et n'appartenant pas à l'état de la technique pertinent, mais cité pour comprendre le principe ou la théorie constituant la base de l'invention</p> <p>*X* document particulièrement pertinent: l'invention revendiquée ne peut être considérée comme nouvelle ou comme impliquant une activité inventive par rapport au document considéré isolément</p> <p>*Y* document particulièrement pertinent: l'invention revendiquée ne peut être considérée comme impliquant une activité inventive lorsque le document est associé à un ou plusieurs autres documents de même nature, cette combinaison étant évidente pour une personne du métier</p> <p>*Z* document qui fait partie de la même famille de brevets</p> </div> </div>		
Date à laquelle la recherche internationale a été effectivement achevée	Date d'expédition du présent rapport de recherche internationale	
6 décembre 2000	12/12/2000	
Nom et adresse postale de l'administration chargée de la recherche internationale Office Européen des Brevets, P.B. 5818 Patentlaan 2 NL - 2280 HV Rijswijk Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl. Fax: (+31-70) 340-3016		Fonctionnaire autorisé Beyer, F

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Demande internationale No

PCT/FR 00/02697

C.(suite) DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS

Catégorie	Identification des documents cités, avec, le cas échéant, l'indication des passages pertinents	no. des revendications visées
A	EP 0 781 680 A (DENSO CORP) 2 juillet 1997 (1997-07-02) abrégé; figure 1 -----	1
A	FR 2 679 839 A (JEUMONT SCHNEIDER IND) 5 février 1993 (1993-02-05) cité dans la demande abrégé; figure 2 -----	1

RAPPORT DE RECHERCHE INTERNATIONALE

Renseignements relatifs aux ...embres de familles de brevets

Dema nternationale No

PCT/FR 00/02697

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
FR 2774040 A	30-07-1999	EP 1051308 A WO 9937496 A	15-11-2000 29-07-1999
US 5959420 A	28-09-1999	AUCUN	
EP 0830968 A	25-03-1998	AU 3678497 A BR 9704739 A JP 10115240 A US 5927416 A	26-03-1998 29-12-1998 06-05-1998 27-07-1999
DE 19745849 A	22-04-1999	WO 9921261 A EP 0944946 A	29-04-1999 29-09-1999
EP 0781680 A	02-07-1997	JP 9203332 A US 5789881 A	05-08-1997 04-08-1998
FR 2679839 A	05-02-1993	AUCUN	